

第3回 モーダルシフト推進・標準化分科会
議事概要

1. 日時

令和5年9月13日（水） 9：30～12：00

2. 場所

オンライン（Teams）

3. 出席委員

浅沼委員、梅原様（伊藤委員代理）、遠藤委員、大西委員、楠委員、堰向委員、高梨委員、田口委員、中村委員、西井委員、藤原委員、二村委員（座長）、牧田委員、松原委員、味水委員、宮澤委員、室賀委員、山田委員、吉橋委員、脇坂委員

4. 議事概要

【モーダルシフト推進・標準化の現状と課題について】

- 資料1に沿って、流通経済研究所の加藤様より御説明。
- 資料2に沿って、全国通運連盟の吉橋様より御説明。
（質疑応答）
 - ・ 鉄道コンテナお試し輸送キャンペーンでの8割の助成はかなり大きいと感じるが、その後の定着率はどのくらいか
→その後のフォローアップは行っており、高い率で継続して使ってもらっている。
- 資料3に沿って、国土交通省道路局より説明。
（質疑応答）
 - ・ 電子道路情報には市道は収録されるのか
→直轄国道や高速道路はほぼ100%収録されており、まだ収録率は低い市町村道も含めて行っている。市町村道登録は市町村の自治体で行っているものだが、国土交通省としてもプッシュ型で特にニーズのある区間を示しながら電子化を促していく。

【各検討事項に関する方向性（案）】

- 机上配付資料1に沿って事務局より説明

【各構成員からの主な意見】

鉄道・内航海運への輸送シフトについてのご意見

- ・ 全体の方向性に異論はない。
- ・ 非常に意欲的な目標と感じている。
- ・ 目標値は大きなものである。
- ・ 目標は率直に大きな数字だなという感触。イメージをもって進んでいくことについては賛同

するが、実現に向けて様々な課題があることを関係者で共有しながら解決していく必要性を感じる。

- ・ 目標は非常に意欲的なものだと思っている。網羅的に論点を挙げていただき感謝。
- ・ 方向性としては大変意欲的でいいものだと思っている。過去に分科会で議論されてきた論点も盛り込まれており歓迎する。
- ・ 貨物鉄道の輸送量倍増は野心的な数字である。どのように目標を実現するか納得感のある形で示す必要がある。
- ・ 10年後の目標とはいえ 3,600 万トンはかなり高い目標であり、正直驚いた。鉄道コンテナ、船舶ともに意欲的な数字を掲げていただいてありがたい。
- ・ これまではモーダルシフトを進めようとしても使いたいルート・手段がないという場合もあった。東海道フェリーも積極的に検討したい。31ft コンテナの拡大も物流事業者としてぜひ積極的に検討していきたい。
- ・ 東海道フェリーの話も出たが、新規航路となると 200 億円を超える大きな投資が必要になる。その点も慎重に踏まえて進めていただきたい。
- ・ 数字を追うだけでなく、どの区間にニーズがあり、採算が合うのかを検討する必要がある。
- ・ 船腹の調達には多額の投資を伴うため、荷主や物流事業者の経済性をどう担保するかが課題になる。
- ・ 対象区間につき、500km 以上とされていたところが距離による区切りがなくなり BCP といったキーワードも掲載されたが、地理的条件が複雑な日本ではこのような見直しが適当と考える。
- ・ 距離の括りがなくなったことについては、やりやすくなったと思っている。
- ・ 今回目標値は短距離も含めたものとなっているが、50km~100km の域内輸送は省いてもいいのではないか。
- ・ 今回の目標が、輸送力不足やカーボンニュートラルの実現の中でどの程度の役割を果たしていくことを意味するのかについて、整理が必要。
- ・ 具体的にどの区間で輸送量を増やすのかといった目標の細分化やそのフォローアップも必要。
- ・ 貨物鉄道の時間の制約の問題などもあり、物理的に輸送量倍増が可能なのか、設備の増強が追いつくのかは懸念があり、具体的にどの区間の輸送量をどの程度増やすのかというイメージを提示することが重要と史料。
- ・ フェリーと RORO 船がひとまとめになっているが、フェリーには旅客を乗せることや、車の高さに合わせて設計が必要であるといった事情もあるため、どういう船舶が必要なのかはきちんと整理が必要。
- ・ 農産物輸送においてはコンテナの温度管理や振動などといった壁もあるので、今後そういつ

たことも念頭に検討いただければありがたい。

- ・ JR 貨物単独の努力で達成できるものではないので、国からのしっかりした支援が前提となる。具体的には、安定輸送や線路強靱化への支援、貨物調整金の維持、北海道の貨物ネットワークの維持のための並行在来線問題の解決、列車増発に際しての旅客会社とのダイヤ調整等への支援。
- ・ 輸出入貨物をどうモーダルシフトして鉄道に載せていくかというところで、低床貨車の導入の機運を高めていきたい。
- ・ 目標実現のためには船舶の大型化や新規建造が必要になる。
- ・ 概算ではRORO船・フェリーが 40 隻は必要になり、附随してシャーシや集配ドライバー、港湾施設の増強も必要になる。計画性をもってやらないと達成できない。
- ・ 輸送量倍増の実現には発着荷主の理解が必要であり、トップランナー以外の荷主にどう浸透させるかがキーになると思料。
- ・ インフラ、ハード面も充実が必要だが、運び方の標準化を進めなければ共同輸送は進まないと思料。
- ・ 荷役を行う人員の確保が必要。社内では自動積込ロボットの開発も進めている。

大型コンテナ導入の方向性についてのご意見

- ・ 荷主目線では、ほぼ同容積の 31ft コンテナであれば 10 トントラックからの切替がスムーズに行えると考えるかもしれないが、実際には 31ft コンテナのコンテナ自重を加味すると 10 トン以上の貨物を積載すると特大トレーラーでの輸送となり、特車申請、道路通行可否の問題や荷主庭先（狭小）の問題が発生する。
- ・ 31ft コンテナを増やしていくにあたり、一貫パレチゼーションに対応していて 12ft コンテナよりも手荷役が少ないというデータが示せれば、普及につながるのではないかと。
- ・ 12ft コンテナの活用は引き続き重要であるが、今後 31ft コンテナを増やすにあたっては、駅のキャパシティを考えると 12ft コンテナを減らしていかないといけない。
- ・ ISO 規格の 20ft, 40ft のほかに 45ft コンテナを国内でどう流通させていくかも踏み込んで議論されたい。

コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ、関連設備等の導入方策についてのご意見

- ・ 31ft コンテナを 14,000 個増やすためには、ホームや荷捌き場、荷役機器やシャーシ等の増強も必要になる。
- ・ 31ft コンテナを 14,000 個増やすにあたり、ホームや荷役機器、貨車等の設備面でハードルは多い。時機を逸さぬように進める必要がある。
- ・ 31ft コンテナは 1 つの輸送案件を成立させる為に、たくさんの時間を費やしてきているのが実情であり種々の制約で成立しない案件もある。他の皆様の発言にもある駅拡張（置き場・取り回し）の必要性や中継輸送不可等の鉄道輸送上の課題の他、集貨・配達に関わる道路運

行や荷主環境の課題が解決して初めて 31ft コンテナが普及できると考えているので、国交省策定の方向性に、これら課題の追加記載をお願いしたい。(通運事業者のお立場でのご発言)

- ・ 31ft コンテナを 14,000 個増やす場合、置く場所の関係で 12ft コンテナを減らさなければいけないことも想定される。輸送量が増えてもコンテナが足りずに運べなくなることはないよう、置き場のキャパシティも含めて検討が必要。
- ・ 線路の脆弱性の観点を方向性案に盛り込んでいただいたのは非常にありがたい。この部分が担保されなければモーダルシフトを進められないと考えているので、優先的に対応願いたい。
- ・ 鉄道輸送率が増加した場合、鉄道輸送が止まってしまった場合の代替輸送は、これまで以上に戦力を振り向けることが難しくなる状況が考えられる。そういった意味で線路自体の強靱化は最優先されるべきと考える。
- ・ BCP の取組み支援についても方向性案に記載されたので、JR 貨物様と共に取り組んでいきたい (通運事業者のお立場でのご発言)
- ・ 鉄道の輸送障害対策として、脆弱な部分の強靱化を先に進めていただくことが非常に大事。

- ・ 方向性 (案) に示されている「所要の支援」とは、ニーズのある区間の分析を指しているものと理解した。どの区間にニーズがあり、どの航路が必要なのかを加味した上で計画的に進めていく必要がある。

- ・ 実現にあたっては集配部分の増強が必要であり、人員・車両確保に係る支援をお願いしたい。
- ・ 船やコンテナを増やしても、それらを動かす人員が確保できなければ意味がない。船員や鉄道の運転士はいずれも技術職であり養成に時間を要するため、そのことも考慮しながら施策を進めていく必要がある。
- ・ 船舶・鉄道については、集配地での渋滞や荷待ち時間長大化に繋がらないような対策が必要ではないか。

本取組のフォローアップについてのご意見

- ・ 取組を進めていくに当たっては、2050 年カーボンニュートラル実現等も見据えて、中長期的な時間軸の中でのフォローアップや目標値の見直し等も重要。
- ・ 荷主や消費者に理解いただくような取組が必要であり、関連する事業者だけでなく社会全体で支えることが重要。
- ・ 目標値達成に向けて、企業の行動変容を促すための理解促進策、インセンティブ策等などの議論と、モーダルシフトにおいて従来から挙げられているコスト、利便性、BCP 等の対応方針を示すことが必要。
- ・ 現在と同じ料金、サービスレベルの維持はかなり難しいと思っており、荷主や消費者の行動変容をしっかりと進めていく必要がある。

その他

- ・ 特車申請について議題として挙げていただいたのは喜ばしい。
- ・ 特車申請の簡素化はありがたい。加えて、現状は車番毎の申請となっているところ、全く同じスペックであっても別々の許可が必要。型式単位の申請とすることを検討頂きたい。
- ・ これまでトラックドライバーは運行を止めて休息時間を取っていたが、フェリーの中で移動しながら休息を取れるようになるのであれば、東海道フェリーは非常に効率化が図られるものだと感じている。
- ・ 特に内航船でシャーシを輸送する場合、そのシャーシの通行許可を取っていないと牽引できないという事態になる。型式単位で特車申請が取れるようにしていただきたい。
- ・ 特車申請は、確認を行う地方公共団体の担当者によって対応や処理時間が異なるため、事業者にとって負担が大きいという話も聞く。予見可能性を担保するためにも、全国でバラツキのないようにキャパシティビルディングなどの取組を進めていただきたい

国交省側

(荷主等の理解情勢について)

今後、荷主が作成する自主行動計画や規制的措置の導入といったことも併せて進めていく。

(目標達成に向けた具体的な進め方について)

目標達成のための具体的な進め方については早急に関係者と協議を進めていく。来年度の概算要求において、モーダルシフト推進については事項要求という形で盛り込んでいる。

(特車通行手続きについて)

特車通行手続きについても、物流効率化に向け検討を進めていく。

(目標と輸送力不足との関係性について)

2030年度に輸送力が34%不足するということとの関係については、今後試算を行っていく。

(鉄道輸送について)

災害対応については、関係者としっかり連携して取り組むことが肝要であり、引き続きよくご意見を伺いながら進めていきたい。

(内航海運について)

船の新規建造は長期的な検討と大きな判断が必要になるため、しっかりと絵姿を描けるようにすることが大事な役割だと考えている。

(その他)

31ft コンテナによる手荷役削減効果についてのデータの追記、コンテナ輸送における温度管理に係る検討についても考えていきたい。

以上

(文責 事務局)